



# 重庆代表团提交全团建议 支持重庆建设智能网联新能源汽车之都



发展新能源汽车是我国从汽车大国迈向汽车强国的必由之路。站在产业的风口，重庆加快建设智能网联新能源汽车之都，推动汽车产业向万亿级、世界级迈进。

3月7日，出席十四届全国人大四次会议的重庆代表团向大会提交全团建议《关于支持重庆建设智能网联新能源汽车之都的建议》，呼吁国家层面给予政策协同支持，助力重庆加快建设具有全球影响力的智能网联新能源汽车之都。

▼ 第100万辆车下线，工作人员合影。



重庆长安汽车两江工厂一厂区总装车间，工人正在检查新能源车外观。

## 重庆汽车产业基础扎实

全团建议指出，近年来，重庆深入实施《建设世界级智能网联新能源汽车产业集群发展规划》，加速培育一流产业生态，推动汽车产业智能化、绿色化、融合化转型发展，实现了汽车产业蝶变腾飞、跃升发展。

——产业规模实现跃升式发展。2025年重庆全市汽车产量达278.8万辆，增长9.7%，居全国城市第一、省市第三。其中，新能源汽车产量129.6万辆，是2020年的30倍，同比增长36%，高于全国7个百分点；商用车产量51.4万辆，占全国商用车总产量的12.1%。出口汽车61.4万辆，同比增长28.7%。

——龙头企业实现跨越式突破。全市形成以央企长安、民企赛力斯和千里科技为龙头，上汽、吉利、长城等知名整车企业制造基地为骨干，比亚迪电池、宁德时代、华阳等上千家配套企业为支撑的完整汽车产业集群。目前，新央企中国长安汽车在渝成功组建，成为最快达成自主品牌3000万辆的汽车企业；赛力斯成为国内首家“A+H”上市豪华新能源车企，创造新势力车企100万辆量产最快纪录；千里科技推出“千里浩瀚”辅助驾驶系统，获奔驰集团战略合作入股。

——产品结构实现战略性转变。问界、阿维塔、深蓝等中高端品牌影响力和市场美誉度持续提升，问界M8、M9成为40万元、50万元级别豪车年度销冠，M9成为唯一入选中国制造“十四五”成就展的新能源汽车，阿维塔、深

蓝年度销量超12万辆、33万辆。据统计，全市主流新能源汽车单车价值达24万元、30万元以上高端车型占比16%。汽车产品结构实现从过去以传统燃油、合资品牌、中低端车型为主向智能网联新能源、自主品牌、中高端车型为主的战略性转变。

——产业生态实现系统性重塑。引进培育智能网联新能源汽车零部件企业624家，实现智能网联新能源汽车零部件3大系统、12大总成、56个部件全覆盖。

总体看，重庆智能网联新能源汽车产业形成了完备的产业体系、雄厚的产业实力、丰富的应用场景、良好的产业生态，具备了打造智能网联新能源汽车之都的坚实基础和强劲势能。

## 五项具体建议助力产业发展

重庆代表团建议“十五五”期间国家层面在五个方面给予支持：

——支持重庆汽车领域重大项目布局，稳步提升产业控制力。包括推动国开制造业转型升级基金等对重庆优质汽车企业和项目精准投放；将国家“两新”领域超长期特别国债支持范围拓展到整车领域；支持重庆打造全国汽车芯片研发制造高地等。

——支持重庆汽车产业创新和科技创新深度融合，持续提升创新策源力。支持重庆汽车企业进一步深入参与国家重点产业链高质量发展行动，牵头承担或深度参与国家级科技重大专项；支持重庆建设汽车领域国家重点实验室等国家级技术创新平台；指导支持重庆围绕“AI+车”方向建设国家人工智能行业应用中试基地。

——支持重庆打造世界一流汽车集团，持续提升自主品牌竞争力。支持中国长安汽车开展市场化激励约束机制改革试点；指导中国长安汽车建立适合新业务特点的容错试错投融资机制；支持

赛力斯进入全国智能网联汽车准入和上路通行试点。

——支持重庆汽车产业国际化发展，持续提升全球辐射力。支持重庆打造面向国内国际的汽车产业链供应链组织中心；支持重庆构建汽车出海综合服务体系；支持中国长安汽车等龙头企业设立境外投融资平台。

——支持重庆汽车产业生态提质升级，持续强化生态集聚。支持川渝联合创建国家氢能综合应用试点城市群；加强算力等要素支撑保障，将重庆纳入国家算力券支持范围；支持重庆建设全国高校区域技术转移转化中心（成渝地区）重庆中心和教育部重庆高等研究院；支持重庆引入国际性汽车行业组织、搭建全球汽车产业交流合作高端平台。

上游财经-重庆晨报特派北京记者 陈军

(上接02版)

## 专家解读

重庆代表团的这个全团建议，将给西部陆海新通道乃至全国的陆上贸易格局带来怎样的改变？记者就此采访了一位跟踪研究该问题的西南政法大学副校长、中国东盟法律研究中心秘书长张晓君。

## 全球回响 从“重庆实践”到“中国方案”

张晓君介绍，公约的诞生并非空中楼阁，其构想始于重庆的前沿探索。这份建议，背后是十余年“从痛点破解到制度创新”的完整实践链条。

时针拨回2011年3月，首列“渝新欧”国际铁路班列从重庆果园港出发，中欧班列正式诞生。然而，随之而来的是铁路运单无法融资的行业痛点。面对困境，重庆没有等待，而是选择了突围。

从2017年12月，重庆企业成功开立全球首份凭铁路提单议付的国际跟单信用证，打破传统格局；到2020年6月，重庆两江新区人民法院宣判全国首例铁路提单物权纠纷案，以司法判决认可铁路提单持有人的提货权，为公约规则形成提供司法依据。

2019年中国以此为基础首次向联

合国贸会提交立法建议，这是中国成为该组织成员以来首次提出国际立法重大建议。在后续磋商与谈判中，中国积极协调各方利益，主导核心制度构建，尤其在推动公约适用于包括海运在内的所有运输方式上发挥了关键作用，最终将源于中欧班列实践的“中国方案”升华为全球的“国际规则”。

## 金融活水 从“资金瓶颈”转向“规则红利”

那么，这个公约落地后，会给重庆企业带来哪些好处？

张晓君认为，对于中欧班列的出口企业，由于铁路运单不具备物权凭证功能，企业无法凭单直接向银行质押融资或转让货物控制权，导致在途货物期间资金占用严重。企业往往需要依赖母公司担保或高息贷款，增加融资成本、延长资金周转周期，甚至因现金流紧张而推迟订单交付错失市场机会。货物到达终点后，提货必须等待实体交接，容易产生滞港费、仓储费等额外支出，影响整体物流效率和客户满意度。

截至2025年底，重庆累计签发“一

单制”提单超4.7万单，这些潜在金融资产之前都被闲置了。公约落地后，企业就能凭这些提单轻松实现融资、质押或货物在途转让，显著缩短融资周期、降低资金成本，让企业更灵活地使用在途货物作为担保物，加快资金回笼，支持扩大生产和出口规模。

张晓君在调研中发现，这种转变能有效破解陆上贸易融资难题，推动企业从“资金瓶颈”转向“规则红利”，助力西部陆海新通道高质量发展。

2026年初，兴业银行成功为重庆某大型民营企业办理了陆海新通道铁路联运“一单制”贸易融资。依托“数字提单平台”和区块链技术，银行核验提单真实性与权属状态，实现了“提单到、资金到”。

## 产业升级 从“通道经济”跃向“枢纽经济”

除了金融层面的破局，重庆代表团的建议还深刻洞察到了规则落地在数字化和产业结构上的引领作用。

张晓君认为，规则落地不仅让西部陆海新通道“跑得更快、更顺”，更重

要的是让它在制度层面真正“通向世界”，让内陆国际物流大动脉第一次在金融属性上真正“出海”。公约明确鼓励电子单证的使用，将有力促进贸易数字化转型，推动中欧班列、陆海新通道单证“无纸化”。这不仅缩短通关时间，提升周转效率，更将通过区块链等技术手段，解决传统单证业务中的信任难题。

张晓君认为，从更深层次看，规则的落地将推动西部地区从“通道经济”向“枢纽经济”跃升，凭借完善的规则和金融服务，高附加值的产业将沿通道布局。

规则落地将优化重庆枢纽经济的产业结构，推动汽车、电子、医药等高附加值产业在西部聚集，带动地区就业，促进西部与东部沿海协同发展。这不仅吸引更多跨国企业入驻，打造国际陆上贸易规则高地，更为“一带一路”共建国家提供了可复制的中国经验。

张晓君说，该建议的落实，必将打破地理空间的限制，重塑贸易规则的边界，让中国西部内陆走向开放前沿，在世界贸易的版图上刻下深深的“中国坐标”。

上游财经-重庆晨报特派北京记者 廖平

